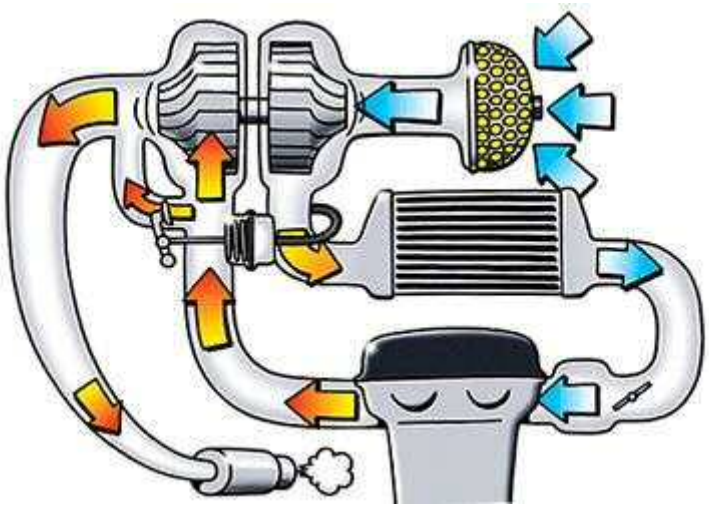
ターボチャージャーとは

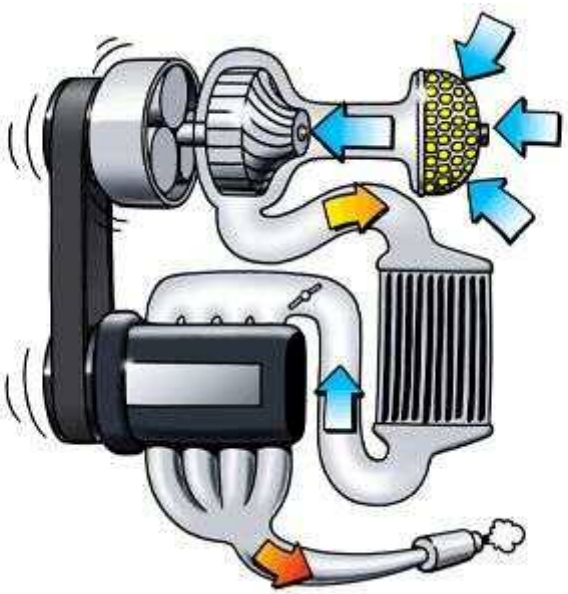


エンジンから排出された排気ガスのエネルギーを利用し、風車のような羽根（タービン）を回すことによって同軸上の風車（コンプレッサー）を回し、空気を圧縮して強制的にエンジンへ空気を送り込み高出力を得る装置。

このときの送る空気量（圧力）を過給圧（ブースト圧）といい、排気ガスがタービンに当たる量によってブースト圧を調整する。排気ガスのタービンにあたる量の調整は、エンジンからタービンの間にバイパスバルブがあり、排気ガスをタービンに当てずに逃がしてやる量によって調整。このバイパスバルブは、コンプレッサー圧力によって作動している。

ブースト圧を上げればより多くの空気をエンジンに送り込めるが、実際はエンジン強度や異常燃焼（ノッキング）などの問題があり、ブースト圧は制限される。ノーマル車のブースト圧設定はユーザーの様々な使用条件・用途を考慮し、また排気ガス規制の問題などで、ある程度余裕をもって設定されているのが一般的だ

スーパーチャージャーとは



排気ガスの力を利用するターボチャージャーに対して、スーパーチャージャーはエンジンの力を少し分けてもらって過給器を動かす機構のこと。具体的にはクランクシャフトのプーリーに掛けられたベルトなどで過給器を回し、エンジンに空気を押し込んでいる。

したがって、エンジンの回転数が低い状態でも過給器が動くため、アクセルを踏むとすぐにブーストがかかってレスポンスが良いのが特徴。ターボの場合、排気ガスで動かすから、動くのに必要な排気ガス量が流れるまでタイムラグが発生してしまうのだ。ただし、高回転になるとエンジンの力を使っているスーパーチャージャーはターボに比べて効率が悪くなる、といわれる傾向にある。

ホンダマチックとは、1967年に発表されたホンダ独自のAT機構。

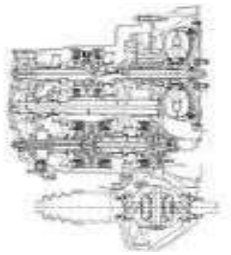
他社のようなプラネタリーギヤを用いたものではなく、MT同様に2～3軸の並行軸と常時噛合歯車を用い、シンクロメッシュの代わりに油圧制御の湿式多板クラッチを各ギヤに設ける。今でこそホンダマチックは名乗らないが、この基本構造は現在もホンダのATに受け継がれている。

また、ホンダマチックで最も特徴的に語られるのは☆（スター）レンジという無段変速機構である。

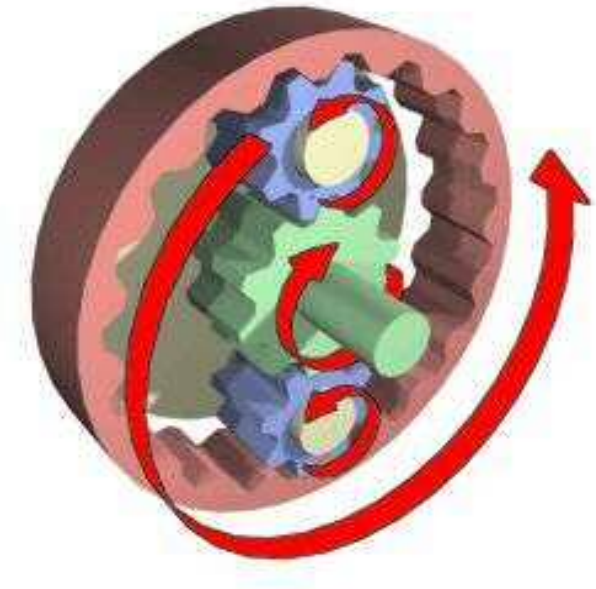
これは1973年に採用された機構で、ストールトルク（トルクコンバーターのトルク増幅比）を大きく可変制御することで、一つのギヤで幅広い速度域をカバーするもの。シンプルで安価な機構ながら、変速ショックのないスムーズな走りを実現した。しかし実際はトルコンのスリップが大きく発進加速は緩慢であった。

その後、OD（オーバードライブ）の追加をはじめとするギヤの多段化やロックアップ機構の追加、セミオートマチックからフルオートマチック化が進められた。

フルオート化後も一時は☆レンジの名が残され、Dレンジが1～4速の自動変速、☆レンジが1～3速の自動変速を受け持ったが、その名称もD4レンジ、D3レンジへと順次変更されていった。



ジャダー（じゃだー,JUDDER）（現象）はブレーキやクラッチ等の摩擦現象を利用する場合の異常振動である。摩擦によって動力を伝達するクラッチやブレーキ(摩擦を利用するもの)においてスムーズに力が作用せず、異音や振動を起こす。ブレーキまたはクラッチの作動時にキー音またはギー音が出たり、ダダダダと振動したりする。また、ヒトの耳に聞こえない超音波領域の振動を起こすこともある。摩擦係数は互いの速度差がゼロの時に最大となり、速度差が大きい時には静止時に比べ摩擦力が小さくなる事から、機構部分の共振周波数にて振動してしまうと考えられている。
一般的にこの現象は不快であるため利用者は修理や調整を試みるが、改善しない場合が少なくないため、修理担当者(製造者)の頭を悩ませることも多い。



輸入車に関する注意点

1、必要な車輌情報

○ＶＩＮコード(シリアルナンバー)の確認　17 桁※全ての輸入車で必須になります。

・正確な車輌データを得る為必要不可欠、車検証備考欄又は現車確認して下さい。

※1980 年以前の車輌に関しては桁数が少ないので要注意！！

○車輌型式・年式

欧州車は必須なメーカーがあります

○ディーラー車/並行車の確認

仕様の違いにより部品が異なる為

基本的にディーラー車は車検証に型式の記載が有るが、並行車は型式の記載が無い

○左/右ハンドル位置の確認

ハンドル位置の違いにより部品の位置も異なり、部品自体も違ってきます

○ボディ形状の確認

車輌により、ハッチバック車のドア枚数やワゴン又はセダンで**ボディ形状が違っても型式が同じ場合**が有るので注意が必要です

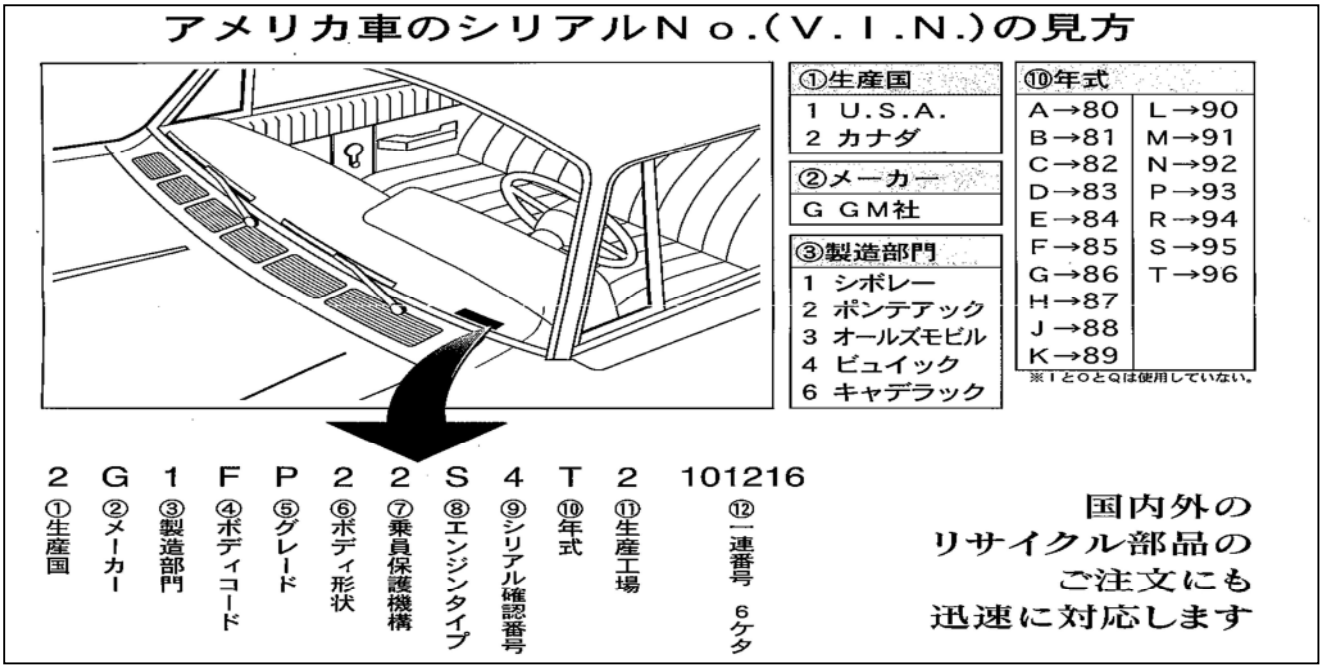
※1　北米(アメ車)並行輸入車の場合

車検証の車台番号の欄に『例えば「**神［42］01234 神」**』というような記載が有る場合が有ります。これは職権打刻で車体番号を刻印する場合、容易に交換できない金属部分（エンジンルーム内のフレームなど）に**「申 01234 申」　などと打刻**され、「**神［42］01234 神」と車検証に記載される。**打刻と車検証の表示が異なるのは字の簡素化等が行われているためである。打刻された車体番号（車検証に記載された番号）の内容については、上記の場合、（神）申=神奈川、コード 42=神奈川運輸支局、西暦末尾 0 年、事務所 1 番・横浜、234 番目の打刻を表している。

※2　ＶＩＮコード『3』始まりの車輌(メキシコ製)は要注意！！

・生産国がメキシコの車両は使用部品が特定出来ないケースが有るので、お客様に出来るだけ現品ナンバーや特徴を確認してもらう

2、北米(アメ車)ＶＩＮコード(シリアル番号)の記載位置



3、ＶＩＮコード(シリアル番号)で分かる車輌情報

アメリカ(北米)車

	GM	フォード	クライスラー
1桁目	生産国		
2桁目	メーカーコード		
3桁目	部門	車両タイプ	
4桁目	乗員安全装置		
5桁目	シリーズ		カーライン
6桁目	ボディタイプ		シリーズ
7桁目			ボディタイプ
8桁目	エンジン		
9桁目	チェック記号		
10桁目	**年式コード**		
11桁目	組立工場		
12桁目～17桁目	製造番号		

ヨーロッパ(欧州)車

	VW	PORSCHE	OPEL	VOLVO	SAAB	D.BENZ	BMW
1桁目	生産国コード						
2桁目	メーカーコード						
3桁目							
4桁目	未使用			モデル			
5桁目							
6桁目				エンジンタイプ	ボディタイプ	モデル	モデル明細
7桁目	型式		モデル		ギアBOX	エンジンタイプ	ハンドル
8桁目				排ガス	エンジンタイプ	モデル明細	未使用
9桁目	未使用	未使用	未使用	未使用	未使用		セキュリティ
10桁目	年式コード	年式コード	年式コード	年式コード	年式コード	ハンドル位置	未使用
11桁目	組立工場	組立工場	組立工場	組立工場	組立工場	組立工場	組立工場
12桁目	製造番号	型式	製造番号	製造番号	製造番号	製造番号	個別コード
13桁目		ボディタイプ					
14桁目		製造番号					製造番号
～							
17桁目							

4、年式に関する注意点

VIN コード(シリアル番号)の 10 桁目(※ベンツ以外)は年式を表す記号になっています。

VIN 自体で許されていない **3 文字(I、O、Q)のほかに文字の U、Z と数字の 0 は年度符号では使用されません。**年度は車両の年式であることに注意。『Y』は 2000 年度を表すことになった。2001 年度から 2009 年度は数字の 1 から 9 で、それ以降は『A』,『B』,『C』等で表される。

B	1981	M	1991	1	2001	B	2011				メーカーコード 2～3桁目	
C	1982	N	1992	2	2002	C	2012				VW	フォルクスワーゲン
D	1983	P	1993	3	2003	D	2013				AU	アウディ
E	1984	R	1994	4	2004	E	2014				DB	メルセデスベンツ
F	1985	S	1995	5	2005	F	2015				PO	ポルシェ
G	1986	T	1996	6	2006	G	2016				BA,BS	BMW
H	1987	V	1997	7	2007	H	2017				V1	ボルボ
J	1988	W	1998	8	2008	J	2018				S3	サーブ
K	1989	X	1999	9	2009	K	2019				OL	オペル
L	1990	Y	2000	A	2010	L	2020				FO	欧州フォード

5、その他注意点

仕様の確認

前期の車輌を後期仕様に改造をしている場合等が有る為注意が必要です。

ボルボ

同じエンジン型式でもターボの有無で種類がでる場合が有るので、現車確認が必要な場合が有ります

VW/AUDI・BENZ・BMW

ブレーキ関係はメーカーで種類が出る場合が有るので、現車確認が必要な場合があります

参考までに・・・

①コーションプレート　カラーコード

『輸入車　コーションプレート』で検索　＝　『http://www.refinish.jp/dupont/color/caution_plate.html』

②ＢMW　車種・品番特定の目安に御使用ください。

『http://www.realoem.com/bmw/select.do?lang=ja』

③生産国・メーカー　一覧表

1桁目	2桁目	3桁目	メーカー 名	国 名
1	F		Ford	USA
1	G		General Motors	USA
1	G	C	General Motors / Chevrolet	USA
1	G	M	General Motors / Pontiac	USA
1	L		Ford / Lincoln	USA
1	L		Ford / Mercury	USA
1	N		Nissan USA	USA
1	V	W	Volkswagen USA	USA
1	Y	V	Mazda USA	USA
2	Y		Ford Canada	Canada
2	Y	1	Chevrolet Canada	Canada
2	G	1	Pontiac Canada	Canada
2	G		General Motors Canada	Canada
2	H	M	Hyundai Canada	Canada
2	M		Mercury Canada	Canada
3	F		Ford Mexico	Mexico
3	G		General Motors Mexico	Mexico
3	V	W	Volkswagen Mexico	Mexico
4	F		Mazda USA	USA
4	M		Mercury	USA
4	S		Subaru-Isuzu Automotive	USA
4	U	S	BMW USA	USA
5	L		Lincoln	USA
6	F		Ford Australia	Australia
6	H		General Motors Holden Australia	Australia
6	M	M	Mitsubishi Australia	Australia
6	T	1	Toyota Australia	Australia
9	B	W	Volkswagen Brazil	Brazil
J	A		Isuzu	Japan
J	F		Subaru	Japan
J	H		Honda	Japan
J	M		Mazda	Japan
J	N		Nissan	Japan
J	S		Suzuki	Japan
J	T		Toyota	Japan
K	L		Daewoo	Korea
K	M	H	Hyundai	Korea
K	N		Kia	Korea
S	A	J	Jaguar	England
S	A	L	Land Rover	England
S	C	C	Lotus cars	England
T	R	U	Audi	Germany
V	F	1	Renault	France
V	F	3	Peugeot	France
V	F	7	Citroen	France
V	A	U	Audi	Germany
W	B	A	BMW	Germany
W	B	A	BMW	Germany
W	D	B	Mercedes-Benz	Germany
W	P	0	Porche	Germany
W	V	2	Volkswagen	Germany
W	V	W	Volkswagen	Germany
Y	K	1	Saab	Findland, Sweeden
Y	S	1	Saab	Findland, Sweeden
Z	D	F	Ferrari Dino	Italy
Z	F	A	Fiat	Italy
Z	F	F	Ferrari	Italy

P/W スイッチ交換時の注意点

スイッチ交換後、全てのドアのガラスランへシリコン系の潤滑スプレーを念入りにして下さい。
（スイッチの不具合の１つの要因ですが、ガラスがスムーズに昇降しない事によるモーターの電気的負担に起因したスイッチ接点焼損、内部の溶解、基盤焼損がある為です）

コンプレッサー交換時の注意事項

製品の性能を最大限に活かすため、各社車両メーカーのメンテナンスマニュアルを基にして、下記事項を守り安全に交換作業を進めて下さい。

★★★製品確認★★★

製品が到着しましたら、
① 梱包の破損有無
② コンプレッサーの品番・全体の形状
③ クラッチの電圧及びプーリー形状等
をご確認願います。

★★★オイル★★★

製品にはオイルを規定量注入してから取り付けて下さい。取り付け時にはエアコンサイクル内の残留している汚れたオイルを完全に除去願います。

★★★取り付け★★★

① パイプ、ホース、エアコンサイクル内の清掃作業を必ず行って下さい。
② リキッドタンク、エキスパンションバルブは消耗品です。必ず交換願います。特に異音、焼き付きによる交換の場合、金属粉がサイクル内にまわり滞留しています。そのままの状態にて使用されますと再度、異音や焼き付きを発生させる原因となります。分解して念入りな清掃作業、状況に応じて部品の交換を行って下さい。
③ サイクルを清掃、組み立て後、真空ポンプで 20 分以上真空引きを行い、ガスの充填を行って下さい、ガスの充填は低圧側からアイドリング状態にて静かに注入願います。この際、ガス缶を逆さまにしないで下さい。

スロットル交換時におけるアイドリング上昇について

商品化済みの綺麗な物に交換後、車両の方が交換前の開度で規定のアイドリング回数を、維持するようにコンピューターがすでに学習値を持っている為、しばらくはアイドリングが高く保たれてしまいます。

このままの状態で乗り続ければ自然にコンピューターが再学習すると思いますが、早く規定値に戻したい場合はコンピューターの学習値のリセットが必要になります。

リセットはバッテリーのマイナス側を外し、フューズボックス EFI、ECU のヒューズを抜いて約 20 分放置して下さい。

ヒューズを戻し、バッテリーの端子をつないで下さい。その後、試運転して頂き、アイドリングの状態を確認してください。または、スキャンツールにてリセットして下さい。

お手数をお掛けしますが、中古品に交換後、アイドリング上昇が確認された際は、上記作業の方、宜しくお願いします。

合同フロント研修会　研修内容補足資料

（）内は質問者名　敬称略

ターボについて

NOTE のエコスーパーチャージャーとは？

…電磁クラッチを付けて必要な時にだけ使用するスーパーチャージャー

何故、ターボに同封されている取扱説明書を見て貰えないのか？

（AP 山崎　佐藤）

→作業手順は分かっているので見ない

　クレームが起きてから「見てます」の返答

※フロントも取扱説明書については説明していない。

　きちんと説明して販売をして欲しい。

→ターボの部品不良は少なく、取付不良によるクレームが多いため

クレーム対応について

初動の電話が大切！

→どの様な条件で、どんな状況になるのか？（白煙・オイル漏れ等）

→交換前の症状と、交換後（クレーム時）の症状の違い

→現場作業者の要望は？（代品が必要なのか、アドバイスが必要なのか）

以上の事を聞く。

ただ、「壊れています」だけでは何も伝わらないし、明確な回答が出せない。

クレームについての体験談：

（システムオートパーツ　伊藤）

スラッジの処理をしないで、何ヶ月か後にクレームが入るので

回答時にスラッジについて一言加えている。

（富谷 AP　工藤）

JB23W ジムニーで白煙が止まらないトラブルがあり、3 回目の交換でおさまった。

ゴミが原因だろうか？

★最近多いクレーム★（情報提供：ターボテクノサービス）

　白煙・オイル漏れ

→白煙のみ、オイル漏れのみ、の場合はターボに異常が無いことが多い

実際のクレーム：

・ブリーザー（エンジンヘッドからブローバイガスをエアクリーナーに戻すホース）からのオイルの吸い込みをオイル漏れと誤診。インタークーラーにオイルが付着している場合もブリーザーから吸い込んでしまう。

・エンジン側からの異物（スラッジ・鉄粉）等の混入よるオイル切れによるシャフトの焼き付き（取り付け後、3 ヶ月くらいから…）

※以上のことは取扱説明書に書いてある

クレームのある整備工場と、クレームの無い整備工場は

きちんと説明書を読んで、点検しているかの違い。

まとめ：
説明を丁寧に、商談をしよう

CVT、オートマチックミッションについて

ホンダは他メーカーと違って独自で開発してパテントをとったミッションを使用してきた歴史が有る
フィット
GE6（1300）スポーツモード(状況によってマッピングが変わる)
GE8（1500）マニュアルモード(パドルシフト)

CVT でもオイル管理が必要
ソレノイドが壊れる
→指定のオイルを使うこと
　他社のオイルが混ざると固まったり不具合が起きる
（ガソリンスタンドで販売しているオイル等）
変速のショックの対応
→対応はディーラーによって違う
① オイル交換（全量）※推奨
② オイル交換（部分）
③ ソレノイドも変える
工賃など費用も変わってくるため、お客様に選んで貰う。

○フィットのジャダー音は
→オイル交換をして当たりを付ける
（湿式多板クラッチがオイル交換すると表面が洗われて摩擦が下がる為）

質問、意見等
（部品課　伊藤）
注文が入る時は、車の状態を言われての注文なのか、最初から注文なのか？
→「トップギアに入らないのだが、どう思うか？」との見積り時の話だったので、
サーモスタットの交換を勧めたことがある。
（大村自動車商会　住田）
工場ではテスト OK だったが、お客様から「温まるまでギアが上がらない」と言われた
→気候の差でもクレームになる場合がある！

体験談：
BMW でギアがトップに入らないクレームがあった
原因は不明
お客様が下回りを叩いて調べたところ、キャタライザーの不良だった
（触媒の中身がマフラーの排気を塞いでいた）
⇒クレームについては、いかにお客様と信頼関係を築けるかが重要
L900S の CVT はベルトがゴムで出来ているの、長期在庫で経年劣化の為に交換後に切

れてしまい、代品がなかなか出て来なくて困った事がある

トラックパーツについて

トラック業界の現状
タマ不足→オークションに出されてしまうので、解体業者に売ってくれない
ディーラーの枠が大きい→県単位ではなく、地方単位のため
仕入の大半はオークション会場
タマ不足の為、部品単価が上がっている
→キャビン毎に売っていることが多い為、ドアや外装だけ探すと数が少ない

トラックパーツはどのように探すのか？
外装：
トラックの型式と車体№で調べる
標準幅とワイド幅を確認
（2t 車は分かるが、4t 車は分からないので、
車検証の幅を見て確認する
※ワイド幅は 2.40m　標準幅が 2.10～2.20m）

○ハイルーフ、標準ルーフの見分け方
2t 車の場合はワイド幅＝ハイルーフ
標準幅→運転席に小物入れがある＝ハイルーフ
〃　　ない＝標準ルーフ
エルフの場合はドアの内張りの取っ手の有無で判別可能！
取っ手がある＝ハイルーフ
取っ手がない＝標準ルーフ
（内張りの写真があれば確認できるので、撮って貰えると探すのに楽）

平成 5 年 8 月以降の見分け方（ハイルーフと標準ルーフに分かれる）
U-NKR66E　－　74～（H05.08 以降の車体№）
70～（8 月より前なので分かれていない）
71～（　　〃　　）

エンジン：
馬力を確認
タペットカバーの部分に馬力が記載されている
※H15.06～→○○kw 表示
○○kw×1.36＝馬力になる

ミッション：
ミッションケースの横のプレートでミッション型式を確認する

デフ：
車体№以外から調べる
※新車の状態で既に乗せ換える場合もあるので、電カタはアテにならない！

ホイールについて：
表あるリム幅、インチ、ホイールのオフセット（3 桁)、取り付け穴のホール数も確認する

その他：
トラックの噴射ポンプは AT・MT ほぼ一緒

工賃と保証について：
（住田さんの回答）
トラック業界では長距離での走行が基本となるため、
基本的に保証は 1 ヶ月
JAPRA に載せてしまうと、保証規定が業界のものと大きく違うため載せていません
（問い合わせて頂ければ、自社に在庫がある場合もあります）

エルフとキャンターの型式の意味
○エルフ
『NKR66E』
N…イスズ 2t 車　A：日産アトラス　B：コンドル　L：タイタン
K…2t 車標準　H：1.5t 車（12V）　P：ワイド幅（ハイルーフ）
R…2 駆（4×2）　S：4 駆
66…エンジン（4HF1）
E…10 尺（ボディ長）　L：ロング（14 尺）　P：17 尺

○キャンター
『FE517B』
F…フソウ
E…駆動　E：2t 車 2 駆（4×2）　B：1.5t 車 2 駆　D：1.5t 車 4 駆　G：2t 車 4 駆
5…標準幅（奇数）　ワイド幅は偶数
1…2t 車アスクルビーム　0：2t 車インディペンデントサス　2：インディペンデントサス　3：3t 車アスクルビーム
※奇数＝アスクルビーム　偶数＝左右独立
7…エンジン
B…10 尺（ボディ長）　E：ロング（14 尺）

○尺とは？
前輪から後輪の長さのこと

質問 等：
（タナベ　鎌田）
メーカーが違ってもホイールの互換性はありますか？
→メーカーは合わせて下さい。
（リファインパーツ　田渕）
トラックの社外品を取り扱っている会社はありますか？
→社外バンパー（メッキ）はあります。

ジェットイノウエ【http://www.jet-inoue.co.jp/】

要望：
JAPRA の保証にトラック用のものを作って欲しい！
（そうすれば、JAPRA にもトラックパーツが流通するはず）

JAPRA の改善について

直接 JAPRA に意見を出すのではなく、システム委員（本部）に要望を出して欲しい

JAPRA のシステムと流通面について、一人一人に意見を出して貰った
※「→」が回答

（マスターズ　木村）
今回の要望は JAPRA に伝わっていますか？
→いいえ。まず今回皆さまから出た要望を重要度から優先し、ジャプラシステム委員会に報告します。
（JAPRA にはマスター委員会、システム委員会、流通委員会の 3 つがあるため、どの委員会への要望なのか振り分ける必要があるため）
まず、要望→本部がシステム委員会報告→返答（ＮＴＴＢＺ）見積もり→システム委員会→ジャプラ定例取締役会にて決定。
（大村自動車商会　住田）
要望を出しているのだから、きちんと答えが欲しい。
要望が実現可能なのか不可能なのか、今まで回答が無かった。
どんな流れで答えが出るのか明確にして欲しい。
→実現可能、不可能は要望内容による。今まで回答がなかったのは公式な手続きを踏んでなかったのと本部も返答が出たものに対しての通知が上手く出来ていなかった。皆さんからの要望内容をシステム、流通、マスターに分けて各ジャプラ委員会に提出しＮＴＴＢＺの返答をいただき予算その他を審議して最終的に取締役会の承認が必要である。
今後、SAP への要望書を出して欲しい
（富谷 AP　工藤 及び全員の意見）
スバル車の E/G 型式が出ないので困っている（アンケート集計結果 12 ページ）
→マスターの入力は JAPRA の細川さんが手入力している。
　NTT の人も分かっていないので改善が必要。
（長崎リパーツ　馬川　他 1/3 程度の意見）
受発注を全てオンライン上でやりとりしたい
（濱商会　吉川）
他グループでは FAX を送った後にキズの状況等が書かれてくるので、FAX が無くなると困る（クレーム等になるため）
→他団体への意見として SAP から提案する
（大山伝宝商店　類家）
スタッドレスタイヤもインチ別で検索がしたい
→今現在では型式にタイヤと入れて探す（JAPRA 資料を参照）
　以前、本部からメールで通知しているが、通知方法について改善の余地がある。
（大山伝宝商店　大山）

備考欄が足りない
（村上パーツ　平岡）
過去のアンケートは記録にないのか？
→記録は残っている。
記録があるなら、何故意見を募るのか？
→状況が変わっているので、再度アンケートを取った。
　アンケートを取ったうえで土居社長がシステム委員会に出席し重要課題について報告する。そして返答を会員に報告する。
（泉自動車商会　山田）
イークルマートの写真の数を増やして欲しい
「パッと見キレイ」のニュアンスをどう伝えたら良いのか
エンドユーザー目線の商売をして欲しい
（井野口解体　高橋）
タブレット、PIT システムが使いづらいので、改善をして欲しい
（PRO だと RA1 で検索⇒RA1～3 の検索結果が表示されるが、
　PIT だと RA1 のみしか検索出来ない）
→PIT は通常検索のみ（お客様で誤発注しないように）
　費用面でも難しい
NGP ダイレクトが BS サミットに入っている
イークルマートの価格の 2 倍はどうにかならないか？
→ならないことはない。ただイークルマート（ジャプラ）販売会社は所在地東京なので送料負担が発生してきているので２倍にしている。
　一般ユーザーに原価を出すと値崩れが起きるので、イークルマートでは価格が 2 倍になっている。ｅ－ｃｌｅマートに重きをおいて売るつもりならば、JAPRA の価格を安くしたほうがよいのでは？
画像の保存を右クリックでコピーできないか？
→要望書を出して下さい
（旭自動車商会　小堀）
カラー№等、0（ゼロ）と O（オー）のあるものは、プルダウンや選択式などで対応が出来ないだろうか？
→要望書を出して下さい
（四国解体工業　安光）
1 人で入力しているので、検索したまま画面を出していることが多い。
現在、4 つまでしか同時に開くことが出来ないが、もっと開ける様にして欲しい。
→システムの更新等の問題で難しい
（AS ケイ　小手川）
在庫一覧から画像が見られない。見られるようにして欲しい。
→個人的所見だがシステム上難しいかも？何故が難しいのか聞いておく
（タムラ部品商会　野口）
類型を入れても、新型や上級グレードが出てこない
→マスター委員会に報告します
（濱商会　吉川）
クレームについて
以前、SAP ではクレームサポート委員のようなものがあったが、また復活する事は出来ないだろうか？
クレームの際はお互い熱くなっている所もあるので、第三者から公平に見て貰いたい。

また、グループ内のクレームを共有することで改善に繋がると思う。
→要望書を出して下さい
（釜屋　菊地）
保証規定、工賃の保証について、多額の工賃請求があった場合のためにBLのようにきちんとした規定が欲しい
→代品を出すのは勿論だが、工賃は1回しかお客様から請求できないので
　良品の中古を出すように努力して欲しい。
（タナベ　鎌田）
送料と休業日をきちんと入力して欲しい
→SAP会員内にも入力していない会員が居たので、まずはグループ内で徹底する
（アイエイシー商事　佐々木）
パッと見キレイ等は主観で変わってしまうので、キズ表記の統一をして欲しい
（セイノーマテリアル　上田）
外傷情報「ガリキズ」「線キズ」等の表記の統一をして欲しい（プルダウン等で）
（システムオートパーツ　伊藤）
E/G　スラッジが溜まりやすい等あるので、画像を載せて欲しい
（エンジェルプランニング　望月）
再登録が大変なので、仮登録のようなシステムが欲しい
→仮登録については去年から意見を出している。
　もう少し時間が欲しい
（イナキ　図子）
画像の撮影の統一
→売れる部品は綺麗に撮ってある商品なので、綺麗に撮って早く売って欲しい
（APいわて　藤原）
発送〆切の時間について
佐川急便の関係で、田舎だと〆切時間が早くなってしまう。
（運送便を遅くすると、当日発送が出来ない）
〆切時間を緩和して欲しい
→SAPグループとして〆切時間は決めていない
　此処の事情なので無理強いはしない。
　役員会で話し合います。
（BAN　池上）
受注確認が早く見やすくなる方法は無いか
→JAPRAでは15分に1度サーバーに取りに行っている
（群馬CRC　須永）
部品登録で品番の一括取得等があれば良い。
→アウダーテックスを利用しようと言う考えがあり、現在検討中である。
　利用できるようになれば、鈑金屋さんが見積り出来る様になる。

その他の意見
（濱商会　吉川）
SAPグループも他団体のように簡単に呼べるような名前にしたらどうか？
アピールポイントにも出来るし、良いと思う。
→SAPと言う名前が使えないので簡単な略称が出来ないだろうか？
（長崎リパーツ　吉川）
送料が全体的に高いので、流通のために低くしてはどうか？

他に、NGP のリターナブル梱包を見せて欲しい、との意見もありました。